



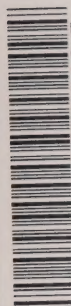
Transport
Canada

Transports
Canada

Marine

Marine

TP 938



3 1761 11635941 5

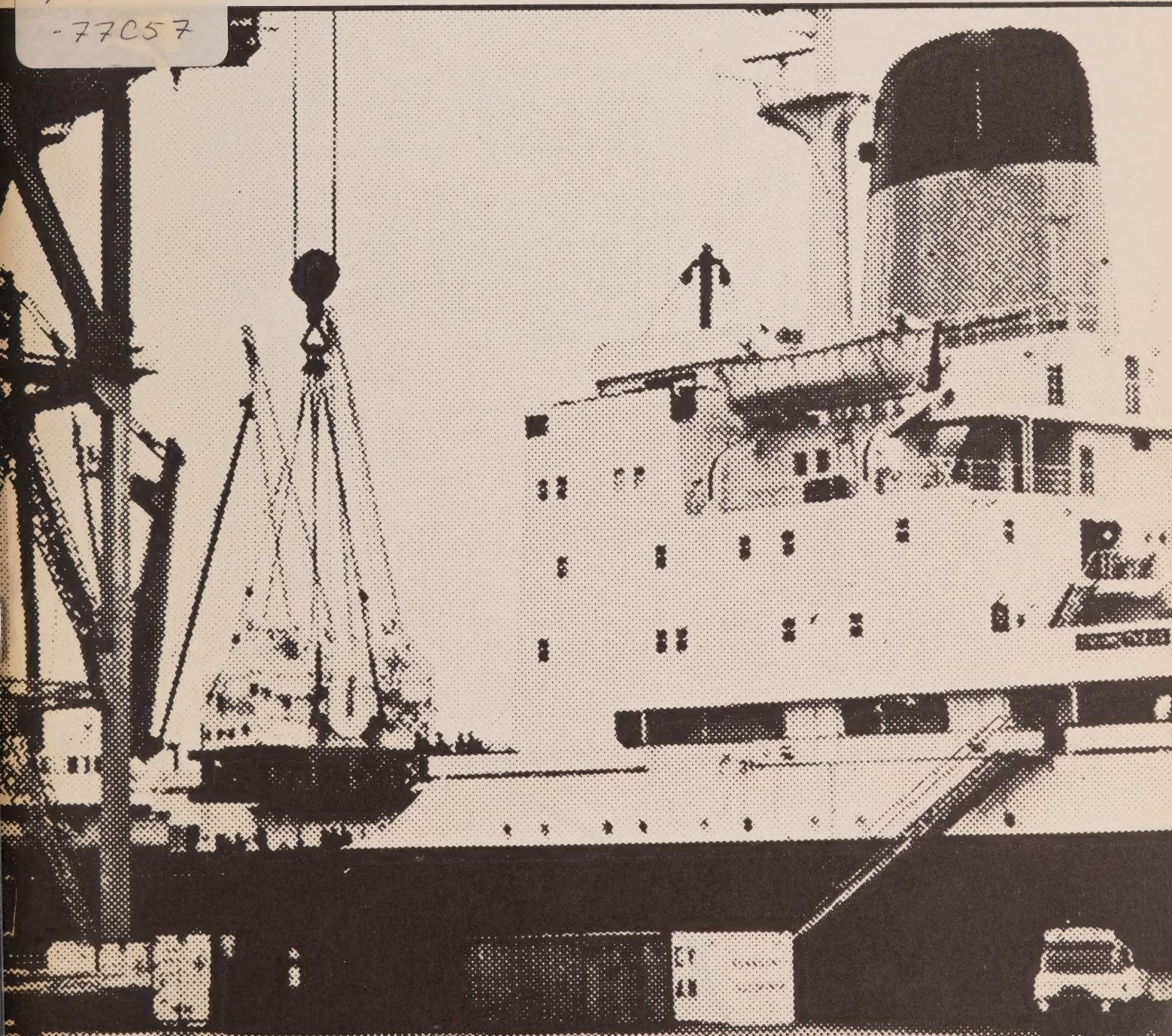
THE COASTING TRADE ACT

A position paper dealing with the policy implications
of a proposed Bill on the Coasting Trade of Canada

CAI
T 72

1977

-77C57



© Minister of Supply and Services Canada 1977

© Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1977

Catalogue No. T22-36/1977
ISBN 0-662-01032-9

Nº de catalogue T22-36/1977
ISBN 0-662-01032-9



Minister
Transport Canada

Ministre
Transports Canada

CA1

T

-77C57

I am pleased to direct your attention to the enclosed position paper outlining the Government's policy and intentions with respect to legislative changes affecting the coasting trade of Canada.

You will be aware that revision of the coasting trade law was first proposed as part of the Maritime Code Act introduced in the last session of Parliament as Bill C-61 and that subsequently the coasting trade provisions were removed from that Bill so that they could be dealt with on their own and not as part of the larger question of general revision of shipping law.

The position paper outlines the provisions which I will be proposing in the new Bill and explains the difference between this approach to the problem and that contained in the first Bill. The changes which are being made reflect the concerns expressed to me in meetings with my provincial counterparts and are based on detailed discussions which have taken place between my officials and those of the provincial departments most directly affected by the proposed legislation as well as with representatives of industry. This form of consultation has been most beneficial and I believe it has been possible to respond to the concerns which have been expressed without altering the fundamental objectives of the coasting trade policy.

Yours sincerely,

Otto Lang



Digitized by the Internet Archive
in 2024 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116359415>

THE COASTING TRADE ACT

A position paper dealing with the policy implications of a proposed Bill on the Coasting Trade of Canada

For a number of years the Government has considered the desirability of legislation to revise Part XV of the Canada Shipping Act dealing with the coasting trade of Canada.

In the late 1960's Mr. Howard Darling was commissioned to prepare a study of the matter for the Government and following this report internal discussions were held between interested government departments as well as discussions, at an official level, with those provinces which would be most directly affected by changes in coasting trade policy.

In 1973 Mr. Jean Marchand, as Minister of Transport, announced the Government's intention to proceed with a program with respect to the coasting trade and this announcement was followed by a partial withdrawal from the provisions of the British Commonwealth Merchant Shipping Agreement which agreement provided for equivalent treatment of commonwealth ships in the coasting trade of the various commonwealth countries. This withdrawal did not automatically change the Canadian law. To make that change revision of Part XV of the Canada Shipping Act is necessary.

In 1975 the Government introduced Bill C-61 in parliament. The primary purpose of this Bill was to establish a Maritime Code which would eventually replace the Canada Shipping Act. That Bill included a number of sections dealing with the coasting trade, repealing Part XV of the Canada Shipping Act and establishing a new coasting trade policy for Canada.

At the committee stage it was apparent that while the general provisions of the Maritime Code were acceptable to all parties there was a divergence of opinion with respect to the policy contained in those sections of the Bill dealing with the coasting trade.

Because of that divergence of opinion the coasting trade provisions were removed from the Maritime Code and the code was reintroduced in the current session of parliament as Bill C-41. At the same time a commitment was made by the Minister of Transport to hold discussions with the affected provinces and with industry in anticipation of introducing a new and separate Coasting Trade Bill. Those discussions have been carried out and this position paper includes, as Schedule I a number of draft provisions which reflect those discussions.

The objective of this paper is to explain the Government's fundamental policy with respect to the coasting trade of Canada and to illustrate that policy by reference to the major provisions which will appear in the new legislation. It is hoped that this will be useful to any interested parties wishing to make representations when the Bill is introduced and had reached the committee stage.

To understand the basis of the coasting trade policy it is necessary to examine briefly the regime which was established under the terms of the British Commonwealth Merchant Shipping Agreement and which is still contained in Part XV of the Canada Shipping Act.

Under that regime the coasting trade of Canada, like that of many nations, has always been restricted to some degree. Because of Canada's membership in the Commonwealth however, and specifically because of provisions of the Merchant Shipping Agreement entered into in 1931, the restriction against the use of foreign ships did not apply to ships built and registered in the Commonwealth.

At the time the Commonwealth Agreement was entered into its primary purpose, from Canada's point of view, was to preserve the rights of ships operated from the United Kingdom and from Newfoundland. Newfoundland was a signatory party to the Commonwealth Agreement along with the United Kingdom, the Irish Free State, the Union of South Africa, India, Australia, New Zealand and Canada. Protection of these rights for Newfoundland registered ships is of course no longer necessary and South Africa is no longer a member of the British Common-

wealth. During the interval since 1931 the Commonwealth Agreement has been interpreted as granting benefits to ships registered in all Commonwealth countries including those which did not exist as separate nations at the time the agreement was entered into. At that time the colonies and territories represented in the Commonwealth had few if any registered vessels capable of engaging in the coasting trade of Canada. Today many of these new commonwealth nations are flags of convenience countries with extensive fleets.

Under the Commonwealth Agreement and the Canada Shipping Act commonwealth ships are admitted to the coasting trade of Canada without payment of a fee. Non-commonwealth foreign ships are admitted to the coasting trade on payment of a fee which is based on customs duty. In effect, therefore, a large number of commonwealth flag ships which were not covered by the spirit of the original agreement are given a potential financial advantage over such foreign vessels and vessels of both classes enjoy an economic advantage over Canada ships.

It should also be recognized that where such non-commonwealth foreign vessels are admitted to the trade the payment of customs duty on a proportionate monthly basis bears no relation to the use to which such a ship is put by the Canadian shippers and receivers of goods using the vessel. It is felt that a benefit will be gained by shippers from a system which treats all non-Canadian ships on the same basis providing that the economic factors relating to the shippers' business are taken into account in arriving at a reasonable fee. Unlike the arbitrary figure resulting from a customs duty payment the new fee structure will ensure that where it is necessary for a shipper to use a foreign vessel he may do so at a cost which recognizes his economic circumstances.

In essence, therefore, the Government's policy with respect to the coasting trade is to continue to protect the position of Canadian shipping to some degree but to recognize that, where Canadian shipping is not adequate

for the purpose, ships of all nations should be granted access to the trade on payment of a reasonable fee which reflects the use to which the ship is put and the type and quantity of cargo which is carried.

In the course of discussions which have been held with the provinces most directly affected by the issue, and with industry, a number of the problems which were raised in connection with the coasting trade provisions of Bill C-61 were successfully resolved.

Basically opponents of the earlier Bill did not favour the broad discretion which the legislation gave to the licencing body to determine whether foreign ships should be allowed to enter the trade in individual cases. They wanted safeguards and exceptions to be specified in the legislation itself. This desire will be acceded to in the new Bill.

The provinces and industry also wish to have some assurance that the regime which was being proposed would be less costly to shippers than the present regime. That assurance cannot be given as a position guarantee in individual cases. It can be said however that the cost of using a foreign ship under the present system is arbitrary, unrelated to use and dependant on the market value of the ship. This must be contrasted with the system which will be proposed in the new Bill and which is, in part at least, geared to the economics of the shipper himself and it is therefore likely to be less expensive on the average.

Finally the point was made in discussions with the provinces and with industry that even though the proportion of cargo carried by commonwealth ships at the present time is small the very fact that such ships can be admitted to the trade without payment of a fee helps to maintain low rates on the part of Canadian ship-owners. The position taken with respect to the proposed legislation is that while commonwealth rates are sometimes lower than domestic rates they are more subject to fluctuation because they are based on world shipping rates. The experience of the partial restriction of coasting

trade which was carried out in 1965 indicates that internal competition within the Canadian industry will maintain rates at a low level and on a more stable basis.

In keeping with the policy which has been outlined the Bill will contain a number of provisions which are significantly different from those which appeared in Bill C-61. These may be summarized as follows:

1. STATEMENT OF OBJECTIVE

Discussions with the provinces and with industry made it clear that the coasting trade provisions of Bill C-61 were primarily regarded as restrictive and because of this attitude sufficient attention was not being paid to the many exceptions to the restriction nor to the possibilities created for using foreign ships under the licencing procedure. The Bill will therefore contain a statement of purpose to make it clear that the legislation is designed not only to facilitate greater participation by Canadian ships in the coasting trade but also to provide for service by foreign ships where Canadian ships cannot provide adequate service to the public.

2. STATUTORY EXCEPTIONS

In the earlier legislation the power to make exceptions from the general principle that goods and passengers are to be carried in Canadian ships or licenced foreign ships was, for the most part, left to the area of regulation. In the new Bill however certain statutory exceptions to the general principle will be stated. These include:

- (a) technical exceptions with respect to the repositioning of cargo containers and force majeure situations,
- (b) the carriage of passengers in bona fide international voyages which only incidentally touch at Canadian ports,
- (c) the carriage of goods or passengers, or towage in the

intercoastal trade between Atlantic and Pacific or vice versa, providing however that aspects of that trade may be brought back within the ambit of the coasting trade regime, by regulation, if it appears desirable to do so in future,

- (d) a general power to exclude trades between any ports or places in Canada, by Order in Council, where such exclusion is likely to be of significant benefit to Canada.

With respect to these matters the technical exceptions were originally intended to be contained in regulations. The provisions with respect to passengers are intended to insure that bona fide cruises to foreign ports such as are common on the West Coast of Canada are not covered by the legislation and that a method will be available to enable operators of such ships to obtain advance rulings from the licencing body with respect to their activities. The treatment of the intercoastal trade will be a direct reversal of the manner in which the matter was dealt with in Bill C-61. The general exclusion clause, which did not appear in Bill C-61, is a carry over from the Canada Shipping Act and the Customs Act because representations from industry indicate that this degree of flexibility may be necessary in circumstances which cannot be fully visualized by either industry or government at the present time.

3. PERMITS TO COMMONWEALTH FLAG VESSELS CURRENTLY ENGAGED IN THE COASTING TRADE

The so called "grandfather rights" which were included in Bill C-61 will be continued in the new Bill and will be extended, in a minor way, to cover the case of foreign built and registered vessels on which full customs duty has already been paid and where it is felt that some commitment exists on the part of the Government by reason of that payment.

4. LICENCING OF FOREIGN SHIPS

With respect to the licencing procedure there will be a significant change from Bill C-61. That Bill granted a broad discretion to the licencing body to determine whether it was in the public interest to grant a licence to a foreign ship. The new Bill will reduce that discretion but stating explicitly the factors which must be considered by the licencing body in arriving at a decision. These factors, among others, will include -

- (a) The suitability of the foreign ship or any reasonably available Canadian registered ship.
- (b) The rates quoted by all ships potentially available and their effect on the commercial viability of the service.
- (c) The impact of granting the licence on the shipping and receiving industries, the provincial, regional or local economy, or on the Canada shipping industry.

Provision will also be made for receiving representations from all parties interested in an application and for public hearings in cases which the licencing body considers to be controversial.

In spite of the complexity which is added to the legislation by the new safeguards and by the possibility of public hearings, as well as by the appeal procedure, a serious effort will be made in the Bill to simplify procedures and to clarify the times within which applications must be brought and decisions rendered by the licencing body. Provision will also be made for the making of applications within a shorter time period than the normal 30 day period in unusual circumstances and for emergency applications to the Minister as were contained in Bill C-61.

Aside from these changes the licencing provisions will be basically the same as in Bill C-61 allowing licences to be granted for a term of less than one year or for more than one year in special circumstances.

5. REGULATIONS

In this area there are also significant changes from the provisions which were contained in Bill C-61. As a result of discussions with provinces and industry it has been concluded that while, in most cases, it is essential to the policy of encouraging full participation by Canadian ships in the coasting trade to charge a fee for the use of a non-Canadian ship, the fee structure should not only relate to the economic ability of the shipper to pay such a fee but should also be sufficiently flexible to ensure that, in the end result, shippers will pay less, on the average, for the use of a non-Canadian ship than is now the case. In order to create that flexibility the Bill will authorize regulations to take into account the shipment of less than full cargoes, the value of the commodities shipped and even, in some cases, the issuance of a licence without fee.

A set of draft regulations is attached to this position paper as Schedule II. It should be emphasized that this draft is included as an illustration of the form which the regulations are likely to take and not as an indication of rigid views with respect to the numerical factors which have been included. For example in the commodity index the same numerical factor has been used with respect to each commodity. If this is unchanged in the final version the effect will be to nullify the commodity index. Whether the numerical factors are changed depends on the representations which are made by interested parties. The list of commodities itself has simply been taken from the customs tariff and may not be sufficiently comprehensive or satisfactory in other aspects. It is important to remember that, in this Bill, as in Bill C-61, regulations must be published in the Canada Gazette before enactment so that an opportunity will exist for interested parties to make representations. The assurance is therefore clearly given that the final version of regulations will represent the views of all interested parties.

SCHEDULE 1

1. This schedule contains a number of provisions which will be included in the Coasting Trade Bill in substantially the form in which they appear. The bill will of course also include standard provisions relating to enforcement, publication of reports in the Canada Gazette, transitional matters, consequential amendments and proclamation.

INTERPRETATION

2. In this Act,

"Canadian registered ship" means a ship registered in accordance with Book 11 of the Maritime Code;

"Canadian registered non-duty paid ship" means a foreign built Canadian registered ship in respect of which all applicable customs duty has not been paid;

"Canadian ship" means

- (a) a ship built and registered in Canada, or
- (b) a foreign built Canadian registered ship in respect of which all applicable customs duty has been paid;

"Canadian waters" means the territorial sea of Canada and all internal waters of Canada, whether or not those waters are naturally navigable or artificially made so;

"coasting trade of Canada" includes, except as otherwise provided,

- (a) the carriage of goods by water or, as part of the same voyage, by land and water, and towage, whether directly or by way of a foreign port,
 - (i) from one port or place in Canada to another port or place in Canada,
 - (ii) between a port or place in Canada and any marine structure that is used in the exploration for or exploitation of natural resources in accordance with a permit or licence issued pursuant to an Act of Parliament or of the legislature of a province, or
 - (iii) between marine structures referred to in subparagraph (ii),
- (b) towage or salvage in Canadian waters except in the case of a ship in distress,
- (c) dredging, pipe and cable laying and lifting and exploration for or exploitation of

- natural resources, in Canadian waters
- (d) the utilization in Canadian waters of a ship in any activity related to an activity specified in paragraphs (a) to (c), and
 - (e) the carriage of passengers from one port or place in Canada to the same or another port or place in Canada;

"Commission" means the Canadian Transport Commission;

"foreign built ship" means a ship registered or otherwise documented outside Canada;

"intercoastal trade" means the carriage of goods or passengers by water or by land and water, and towage, whether directly or by way of a foreign port, in either direction between ports or places on the Atlantic coast of Canada south of 60 degrees north latitude, the Gulf of St. Lawrence, the St. Lawrence River or the Great Lakes and ports or places on the Pacific coast of Canada;

"master" includes every person having command or charge of a ship but does not include a pilot;

"Minister" means the Minister of Transport;

"net tonnage" means the net tonnage of a ship as stated on its certificate of registration or, where a certificate of registration has not been issued in respect of the ship or the net tonnage thereof is not stated in its certificate of registration, the net tonnage thereof as determined in accordance with regulations made under section B11-49 of the Maritime Code, or if no applicable regulations are in force, as determined by the Minister;

"officer of customs" means a person employed in the administration or enforcement of the Customs Act and includes any member of the Royal Canadian Mounted Police;

"owner", in relation to a ship, means the person having for the time being, either by law or by contract, the possession and use of the ship;

"port" means any harbour or other place, whether recognized by any law to be a public harbour or not, to which ships may resort for shelter or to load or discharge goods or passengers;

"ship" includes any description of vessel, boat or craft used or capable of being used solely or partly for marine navigation without regard to method or lack of propulsion.

PURPOSE OF ACT

3. The purpose of this Act is to facilitate greater participation by Canadian ships in the coasting trade of Canada and to provide for service by ships according to the following principles:
- (a) the coasting trade of Canada should be reserved for Canadian ships where this results in adequate service to the public; and
 - (b) where Canadian ships cannot provide adequate service to the public, ships other than Canadian ships should be permitted to engage in the coasting trade of Canada, subject to
 - (i) any economic, geographical or other considerations relevant to the national or public interest, and
 - (ii) the payment of such fees for entry into the coasting trade of Canada as are appropriate for the particular service for which entry is sought.

COASTING TRADE OF CANADA

4. (1) No ship, other than a Canadian ship, shall engage in the coasting trade of Canada except in accordance with a permit or licence issued pursuant to this Act.
- (2) Notwithstanding anything in this Act, the coasting trade of Canada does not include
- (a) the carriage between ports or places in Canada of empty cargo containers for the purpose of repositioning them for dispatch from Canada where no reward or other valuable consideration is or may be given or paid in respect of such carriage;
 - (b) the carriage between ports or places in Canada of cargo shipped from or consigned to ports or places outside Canada where the cargo is, by reason of force majeure, discharged at any port or place in Canada;
 - (c) the carriage of passengers from or to a port or place in Canada where the Commission is of the opinion that such carriage is incidental to a voyage the essential purpose of which is to carry such passengers to or from a port or place outside Canada;
 - (d) such carriage of goods or other activity, by such ships or classes thereof, between such ports or places in Canada, during such periods and on such terms and conditions as may be prescribed by regulations made under the authority of this paragraph by the

- Governor in Council where he is of the opinion that the exclusion thereof from the coasting trade of Canada is or is likely to be of significant benefit to Canada; or
- (e) the carriage of goods or passengers by water or by land and water, and towage, in the intercoastal trade except such carriage and towage by such ships or classes thereof and during such periods as may be prescribed by regulations made by the Governor in Council under the authority of this paragraph.

5. On application made to it by the owner of a Canadian ship, the Commission shall issue, without charge, a certificate identifying the ship as a Canadian ship for the purposes of the Act.
6. (1) Goods delivered to a marine structure that is used in the exploration for or exploitation of natural resources in accordance with a permit or licence issued pursuant to an Act of the Parliament of Canada or of the legislature of a province from another such marine structure, shall be deemed to be imported into Canada at the time they are so delivered and, for the purposes of the Customs Act, the persons so delivering the goods shall
- (a) report the delivery thereof at such time and in such manner as is prescribed by regulations made by the Governor in Council under the authority of this paragraph to an officer of customs at any port designated in the regulations; and
 - (b) make entry of the goods.
- (2) Goods loaded on board a ship from a marine structure described in subsection (1) for the purpose of delivery to a port or place outside Canada shall be deemed to be exported from Canada at the time they are so loaded and, for the purposes of the Customs Act, the persons so loading the goods shall
- (a) report the loading thereof at such time and in such manner as is prescribed by regulations made by the Governor in Council under the authority of this paragraph to an officer of customs at any port designated in the regulations; and
 - (b) make entry of the goods.
7. (1) On application made to it by the owner of a ship, other than a Canadian ship, the Commission may issue, without charge, a permit authorizing the ship to engage in the coasting trade of Canada for a period specified in the permit not exceeding twelve months from the day on which the permit is

issued.

(2) No permit shall be issued by the Commission pursuant to subsection (1) unless the applicant for the permit establishes to the satisfaction of the Commission that

- (a) on September 24, 1973 and at all times between that day and the day on which the application was filed with the Commission, the ship to which the application relates was built and registered in a Commonwealth country and in the twelve month period immediately preceding September 24, 1973 and throughout the period between that day and the day on which the application was filed with the Commission, the ship was regularly and lawfully engaged in the coasting trade of Canada; or
- (b) the ship to which the applicaiton relates is a foreign built, foreign registered ship with respect to which full customs duty was paid prior to January 1, 1976.

(3) On application made to it by the owner of a ship to which a permit issued pursuant to subsection (1) relates, the Commission may from time to time renew the permit without charge where the owner establishes to the satisfaction of the Commission that, throughout the period for which the permit was issued or, in the case of a second or subsequent renewal, was last renewed, the ship was either a ship referred to in paragraph (2)(b) or a ship regularly and lawfully engaged in the coasting trade of Canada and registered in a Commonwealth country, but no such renewal shall be for a period exceeding twelve months from the date of renewal or terminating later than April 26, 1980.

8. (1) On application made to it by a person resident in Canada for the utilization of a ship, other than a Canadian ship, in the coasting trade of Canada and on payment of the fees required by the regulations, the Commission may, subject to this section, issue a licence, on such terms and conditions as it considers appropriate, authorizing the ship to engage in the coasting trade of Canada for a period specified in the licence not exceeding twelve months from the day on which the licence is issued.

(2) Notwithstanding subsection (1), the Commission may, subject to this section, issue a licence in respect of any ship referred to in subsection (1) for a period specified in the licence that exceeds twelve months where the Commission is satisfied that contractual or other suitable arrangements for the use of the ship in the aspect of the coasting trade

of Canada in which the applicant for the licence proposes to use the ship cannot reasonably be made for a period of twelve months or less.

(3) In determining whether or not to issue a licence under this section, the Commission shall, in addition to any other factors it deems relevant, take into account the following factors, namely,

- (a) the physical, technical and commercial suitability of
 - (i) the ship to which the applicaiton relates,
 - (ii) any reasonably available Canadian ship, and
 - (iii) any reasonably available Canadian registered non-duty paid ship,
- to undertake the service described in the application
- (b) the rates for service quoted by the owners or operators of the ships described in paragraph (a) and the effect of those rates on the commercial viability of the service to which the application relates;
- (c) the impact of granting a licence for the service on the shipping and receiving industries, the provincial, regional or local economy and on the Canadian shipping industry;
- (d) the provisions of any existing or proposed contracts referred to in the application and the potential or capability of the applicant or the Canadian shipping industry to service the contracts for the whole or any part of their terms;
- (e) any representations made with respect to the application by provincial or local governments, organizations representing regional or local interests or the owners or operators of Canadian ships; and
- (f) any reports or findings of studies available to the Commission that relate directly or indirectly to a particular applicaiton or to any other matter considered relevant by the Commission.

(4) The Commission may, by order, suspend or cancel a licence issued by it pursuant to this section or vary the terms and conditions of any such licence where

- (a) the person to whom the licence was issued or the master of the ship in respect of which the licence was issued is convicted of an offence under this Act or any other Act of Parliament relating to navigation and shipping; or
- (b) any term or condition on which the licence was issued is not complied with.

(5) Subject to subsection (6), the Commission may hold a public hearing in connection with the issue, suspension or cancellation of a licence under this section in any case where the Commission considers it in the public interest to do so.

(6) Subject to subsection (7), a public notice, in such manner and in accordance with such rules of procedure as the Governor in Council prescribes by regulations made under the authority of this subsection.

(7) Any regulations under subsection (6) shall, as far as possible, facilitate speedy and informal public hearings and shall not require legal or technical rules of evidence, but no evidence shall be admissible in a court by reason of any privilege under the law of evidence.

9. (1) An application for a licence under section 8 shall be submitted to the Commission in writing not later than thirty days prior to the anticipated commencement date of the service to which the application relates and the decision of the Commission shall be communicated to the applicant, in the manner prescribed by the regulations, as soon as possible after the making of the decision and in any case not later than the day before the proposed date of commencement of the service.

(2) Notwithstanding subsection (1), an application for a licence under section 8 may be submitted later than thirty days prior to the anticipated commencement date of the service where the applicant satisfies the Commission that

(a) the circumstances giving rise to the application could not have been foreseen in time to submit an earlier application; and

(b) delay in commencement of the service would not be in the public interest.

(3) Notwithstanding subsection (1), the Commission may communicate its decision on an application for a licence under section 8 within a reasonable time after the period specified therefor in subsection (1) where it cannot reasonably communicate its decision within that period due to the holding of a public hearing in connection with the application.

(4) Notwithstanding subsections (1) and (2), where the Governor in Council, on the recommendation of the Minister made after consultation with the Commission, is satisfied that circumstances exist that require, on an urgent basis and in the public interest, the use of a ship, other than a Canadian ship, in the coasting trade of Canada, and that subsections (1) and (2) cannot be complied with, he may, by order, direct the Commission to issue a licence pursuant to section 8

in respect of a ship specified in the order on such terms and conditions, if any, and for such periods as are specified therein and the Commission shall forthwith comply with any such order whether or not an application has been made for a licence in respect of any ship specified in the order.

(5) A licence issued by the Commission pursuant to an order made under subsection (4) shall be deemed for the purposes of sections 23, 63 and 64 of the National Transportation Act and section 28 of the Federal Court Act to have been issued by virtue of a decision or order of the Governor in Council and not by virtue of a decision or order of the Commission.

REGULATIONS

10. (1) The Governor in Council may make regulations
- (a) prescribing the form and manner in which applications to the Commission may be made pursuant to sections 5, 7 and 8 prescribing the information or classes of information to be contained in such applications;
 - (b) prescribing the terms, conditions and classes thereof on which, in addition to any other terms and conditions the Commission considers appropriate to the circumstances of a particular case, the Commission may issue licences under this Act;
 - (c) prescribing the manner in which decisions of the Commission shall be communicated to applicants for the purposes of this Act;
 - (d) varying the time within which an appeal lies to the Federal Court of Appeal pursuant to section 64 of the National Transportation Act from a decision of the Commission to issue, or to refuse to issue, a permit or renewal thereof or a licence under this Act;
 - (e) establishing, altering and regulating the fees or tariffs of fees or classes thereof that govern payment for licences issued pursuant to this Act; and
 - (f) prescribing circumstances in which licences to engage in the coasting trade of Canada may be issued by the Commission without fee.
- (2) The amount of any tariff or fee referred to in paragraph (1)(e) may vary according to the period of time for which the licence is issued, the

specifications and characteristics of the ship in respect of which the licence is issued, the nature of the services in which it is proposed to utilize the ship in the coasting trade of Canada or the type and quantity of the goods to be carried by the ship

11. (1) Subject to subsection (5), a copy of any regulation that the Governor in Council proposes to make under paragraph 4(2) (d) or (e) or section 10 shall be published in the Canada Gazette and no such regulation may be made by the Governor in Council
 - (a) before the expiration of thirty days from the date of publication thereof; or
 - (b) where a notice of objection is filed with the Minister within the thirty days specified in paragraph (a) and the Minister directs that an investigation be held in relation thereto, before such an investigation has been completed and a report thereon has been made to the Minister.
 - (2) Where a notice of objection is filed with the Minister in relation to a copy of a proposed regulation published in the Canada Gazette pursuant to subsection (1) and the Minister is satisfied that the person filing the objection has a significant interest in the subject-matter of the regulation, he may, at any time within fifteen days following the filing of the notice, direct that an investigation be held in relation thereto by a person or persons designated by him.
 - (3) A person or persons designated by the Minister under subsection (2) shall make such investigation in relation to the notice of objection filed with the Minister, including the holding of public hearings, as in his or their opinion is necessary or desirable in the public interest, and shall thereupon report to the Minister the results of the investigation under this section.
 - (5) No proposed regulation need be published under this section where it has been previously published under this section, whether or not it has been altered or amended as a result of such publication or any investigation made under this section.
12. Notwithstanding anything in the Customs Act or the Customs Tariff, no duties of customs shall be levied or collected on or in relation to a ship in respect of which a permit or licence is issued pursuant to this Act.

SCHEDULE II

PROPOSED COASTING TRADE REGULATIONS

REGULATIONS RESPECTING THE ENGAGEMENT OF SHIPS IN THE COASTING TRADE OF CANADA

Short Title

1. These regulations may be cited as the Coasting Trade Regulations.

Interpretation

2. In these regulations;

"Act" means the Coasting Trade Act;

"Commission" means the Canadian Transport Commission;

"Coasting Trade Certificate" means the certificate referred to in section 5 of the Act;

"Coasting Trade Permit" means the permit referred to in section 7 of the Act;

"Coasting Trade Licence" means the licence referred to in section 8 of the Act.

Scope of Applications

3. These regulations apply to all applications for a coasting trade certificate, permit or licence submitted to the Commission or for a declaratory decision pursuant to paragraph 4(2)(c) of the Act.

FILING PROCEDURE FOR A COASTING TRADE CERTIFICATE

4. An application for a coasting trade certificate shall be submitted in writing and shall be accompanied by
 - (a) in the case of a ship built and registered in Canada, a copy of the certificate of registration or other evidence to this effect, and
 - (b) in the case of a foreign built Canadian registered ship, a copy of the certificate of registration and evidence satisfactory to the Commission that all applicable customs duty has been paid in respect thereof.

FILING PROCEDURE FOR A COASTING TRADE PERMIT

5. An application for a coasting trade permit shall be submitted in writing and shall be accompanied by evidence satisfactory to the Commission that the ship to which the application relates meets, as the case may be, the requirements set out in paragraphs 7(2) (a) and (b) of the Act.
6. An owner of a ship requesting a renewal of a coasting trade permit shall likewise submit his application in writing accompanied by evidence satisfactory to the Commission that the ship to which the application relates meets the requirements set out in subsection 7(3) of the Act.

FILING PROCEDURE FOR A COASTING TRADE LICENCE

7. (1)

An application for a coasting trade licence shall set forth, in addition to any other information that the commission may request at a later date, the information prescribed in Schedule "A" of these regulations.

(2)

Whenever an application is filed under the circumstances contemplated in subsection (2) of section 9 of the Act, the application shall set out in writing, in addition to the information requested pursuant to subsection (1), the reasons in support thereof.

(3)

An amended application shall be dealt with as a new application.

PUBLICITY OF AN APPLICATION FOR A COASTING TRADE LICENCE

8. (1)

Upon receipt of an application, the Commission shall forthwith notify all persons or agencies who, in its opinion, may have an interest in any given application for a coasting trade licence.

(2)

Notwithstanding subsection (1), provincial or local governments, organizations representing regional or local interests or the owners or operators of Canadian ships may request the Secretary of the Commission to put their names on a list for the purpose of being so notified of any application for a coasting trade licence in which they may have an interest.

REPRESENTATION AND INTERVENTION

9. (1)

Any person interested in an application may make representations as an intervenor in order to support, oppose or modify an application for a coasting trade licence.

(2)

An intervenor shall mail or deliver to the Secretary of the Commission a written statement describing his interests and containing his approval of the application, his opposition thereto or his suggested modifications thereof, together with any documents that may be useful in explaining or supporting the intervention, and he shall also serve a copy of the intervention and documents upon the application.

(3)

Any such representations shall be submitted not later than ten days from the filing date of an application for a coasting trade licence or, under the circumstances contemplated in section 8, from being notified by the Commission.

(4)

Where an application is made under the circumstances contemplated by section 9(2) of the Act, the Commission may shorten the period within which representations may be made in order to allow it to satisfactorily process the application and render a decision prior to the proposed commencement date of the service.

PUBLIC HEARING

10. (1)

Where the Commission considers it in the public interest to hold a public hearing in respect of an application for a coasting trade licence, it shall so decide within fifteen days from the filing of an application and shall hold it as soon as possible thereafter.

(2)

Under the circumstances contemplated in subsection (1), the Commission shall forthwith notify the applicant and the intervenors, if any, of the particulars of the public hearing, including time and place.

(3)

Save as otherwise prescribed by the Act and these regulations, the provisions of the National Transportation Act and the Canadian Transport Commission General Rules governing public hearings shall apply mutatis mutandis.

TERMS AND CONDITIONS OF LICENCE

11.

A coasting trade licence shall lay down, in addition to any other terms and conditions the Commission considers appropriate to the circumstances of a particular case, the following classes of terms and conditions:

- a) the ship, other than a Canadian ship, that may be used;
- b) the days for which the coasting trade license is applicable;
- c) the type or types of marine activities thereby authorized;
- d) the area or areas within which such activities are authorized;
- e) where applicable, the type of types of commodities to be transported including the amount or amounts thereof;
- f) the applicable fee as determined by the Commission.

NOTICE OF DECISION

12.(1)

The Decision of the Commission with respect to an application for a coasting trade certificate or permit shall be communicated in writing to the applicant forthwith after the decision has been rendered.

(2)

The Decision of the Commission with respect to an application for a coasting trade licence shall be communicated in writing forthwith after the decision has been rendered to the applicant and to the intervenors, if any, by the most efficient means of communication in the Commission's opinion.

TIME FOR APPEAL

13.

Notwithstanding section 64 of the National Transportation Act, the time for appeal to the Federal Court of Appeal from a decision of the Commission to issue, or to refuse to issue a permit or renewal thereof, or licence under the Act shall be ten days after the making of the decision by the Commission.

DECLARATORY DECISION

14.(1)

For the purpose of paragraph 4(2)(c) of the Act, the Applicant shall submit his application in writing setting out the particulars of the

intended ship to be used and operational scheme for the carriage of passengers together with any other information and documentation which may assist the Commission in disposing of the matter.

(2)

The processing of an application referred to in subsection (1) above shall be similar to an application for a coasting trade licence.

TARIFF OF FEES

15.(1)

Where a coasting trade licence is issued, a fee established in accordance with the tariff of fees prescribed in Schedule "B" of these regulations and indicated in the license shall become due and payable by the applicant,

(2)

For the purpose of determining the fee payable for a coasting trade licence,

- (a) ships shall be classified in three groups which shall each correspond to the following Parts of the Tariff of Fees:
 - (i) Part I: Ships the principal function of which is to carry goods on or under deck;
 - (ii) Part II: Ships the principal function of which is to carry passengers;
 - (iii) Part III: Ships engaged in coasting trade activities which do not fall under Part I or Part II as described above; and
- (b) each such group as described in paragraph (a) above shall be further sub-classified according to a category and a type representing the technological characteristics of the ships as described in Column I and Column II of the Tariff of Fees.

(3)

The fee payable for each day, of part thereof, during which a ship is entitled to engage in the coasting trade of Canada pursuant to a coasting trade licence shall be the amount in dollars that results from applying the corresponding Basic Formula set forth in Column III of the Tariff of Fees and multiplying the final result by the corresponding Dollar Multiplying Factor set forth in Column IV of the Tariff of Fees.

(4)

In applying the Basic Formula set forth in Column III, the letters appearing therein shall be converted into the numerical parameters applicable to the ship for which application is made:

- A - Cargo deck area (square metres)
- D - Submersed displacement (tons)
- H - Suction pump of Dredging Engine Power (kilowatts)
- L - Total lifting capacity (tons)
- N - No. of 20 ft containers
- P - Propulsion power (kilowatts)
- Q - Hopper capacity (cubic metres)
- T - Net Registered Tonnage (cubic metres)
- V - Vessel cubic measurement (cubic metres) bale, grain or liquid as appropriate
- W - Deadweight tonnage (tons)
- a - Auto capacity
- b - No. of berths (excluding crew accommodation)
- c - No. of cabins
- d - Pipe diameter
- h - Max. water depth capability (metres)
- n - Number of crew
- p - No. of persons accommodated without berths
- q - Pipe output (nautical miles/24 hours)
- v - Ships cruising speed (knots)
- x - Max. drilling depth capability (metres)

(5)

The total fee to be paid for a coasting trade licence shall be the dollar amount corresponding to the daily fee as calculated pursuant to (3) above, multiplied by the number of days, approved by the Commission under Section 11(b) of these regulations, during which the ship to which the licence related is entitled to engage in the coasting trade of Canada.

(6)

Any such fee is payable to the Receiver General for Canada and shall be mailed to the Canadian Transport Commission, 275 Slater Street, Ottawa, Ontario, K1A 0N9.

15. Notwithstanding the provisions of Section 12,

- (a) where the Commission establishes that the application relates to a ship, the class or type of which does not exist in Canada, a licence may be issued without fee,
- (b) where the application involved the transportation of a commodity listed in Schedule "C" to these regulations the fee shall be modified by multiplying it by the applicable factor as indicated in Schedule "C".

16. Where an application is made which relates to a movement of goods, the amount of which utilizes less than two thirds of the carrying capacity of the ship for which application is made, in both weight and volume measurement, the fee shall be such amount as shall be calculated by using the weight and volume parameters of the cargo in the application formula for the said ship in accordance with subsection 15(3) and multiplying the resultant figure by 1.5.

Schedule "A"

Information prescribed in respect of an
Application for a Coasting Trade Licence

A. Details of Applicant

1. Name
2. Address
3. Telephone number
4. Telex number (if applicable)

B. Description of service to be performed

1. Geographical location(s), names of ports where applicable.
2. Details of cargo to be carried, where applicable, including tonnage, cubic measurement, stowage factor.
3. Details of work proposed to be undertaken, where applicable.
4. Start and completion dates proposed.

C. Special equipment or performance characteristics required of the vessel to satisfactorily perform the proposed service.

D. Such details as are known of vessel for which application is made:

1. Name
2. Category and type of vessel (see Schedule "B")
3. Year of build
4. Country of build
5. Country of registration
6. Name of owner
7. Vessel specifications called for in the formula quoted in Schedule "B"

E. Details of economics of proposed service

1. Full charter or other terms negotiated by or on behalf of the applicant for the use of the proposed ship.
2. If applicable, full charter or other terms quoted by Canadian ship operators for the use of available Canadian ships in the proposed service together with reasons as to why such terms are unsuitable.

F. Details of any special circumstances.

TARIFF OF FEES PAYABLE FOR COASTING TRADE LICENCES - CARGO SHIPS

CATEGORY OF SHIPS	TYPE OF SHIP WITHIN CATEGORY	BASIC FORMULA	DOLLAR MULTIPLYING FACTOR FOR DAILY FEE
Barge	a) self-propelled b) non-self propelled, closed c) Non-self-propelled, open, including scows, hopper barges, crane barges, etc.	$(V + W)$ $(V + W)$ W	\$0.007 \$0.002 \$0.006
Combination Carrier	a) Ore/Oil) b) Ore/bulk/oil)	$(V + W)$	<p>The multiplying factor shall be dependent on the use applied for, as follows:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dry bulk movement \$0.008 - liquid bulk movement - \$0.009 <p>Values for dwt shall be based on the total capacity regardless of tonnage of cargo handled. Grain cubic capacity to be used for dry trade, liquid for oil trade. If cubic cannot be identified, T shall apply instead of V.</p>
Container Ship	a) Used solely for containers b) Used partly for non-containerized cargo	N $N + \$0.012$ $(V + W)$	$\$1.0$ $\$1.0$ <p>The second factor applies only to the capacity for break-bulk cargo; W will be reduced by the total number of container X 20.</p>
Dry Bulk Carrier		$(V + W)$	$\$0.008$ <p>If open deck space is used for the carriage of cargo such as forest products, the vessels cubic measurement shall be increased by 2.0 times the deck area in square metres so utilized.</p>

General Cargo (break bulk)	(V + W)	\$0.012
Liquid gas Carrier	a) LPG carrier b) LNG carrier	\$0.035 \$0.07
Ro-Ro Type Cargo Ship	(V + W)	0.03 If open deck space is used for the carriage of cargo, the vessels cubic measurement shall be increased by 2.0 times the deck area in square metres so utilized.
Tanker	a) basic formula b) product/chemical tankers	0.009 0.01

Schedule C

Commodity Group		Multiplying Factor
I	- Animal, Agricultural products, fish and provisions	= 1
II	- Sugar, molasses and manufactures thereof	= 1
III	- Tobacco and manufactures thereof	= 1
IV	- Spirits, wines and other beverages	= 1
V	- Pulp, paper and books	= 1
VI	- Drugs, waxes, soaps and oil	= 1
VII	- Earths, earthenware and stoneware	= 1
VIII	- Metals, and manufacturer thereof	= 1
IX	- Wood and manufactures thereof	= 1
X	- Cotton, flax, hemp, jute and other fibres and silk, wool and manufactures thereof	= 1
XI	- Miscellaneous	= 1
XII	- Products of the Chemical, plastics and allied industries	= 1

TARIFF OF FEES PAYABLE FOR COASTING TRADE LICENCES - PASSENGER SHIPS

<u>CATEGORY OF SHIP</u>	<u>TYPE OF SHIP WITHIN CATEGORY</u>	<u>BASIC FORMULA</u>	<u>DOLLAR MULTIPLYING FACTOR FOR DAILY FEE</u>
Hovercraft			
		(p+4n+0.5T) (v-10)	\$0.03
Hydrofoil		(p+4n+0.5T) (v-10)	\$0.03
Passenger Ship	a) cruise ships and conventional passenger ships- domestic voyages	c+n+0.22T	\$0.333
	b) Day passenger ships	(p+4n+0.07T) (v-10)	\$0.03
	c) Day passenger/ car ferry (no cabins)	(p+4n+0.07T+5a) x(v-10)	\$0.03 Auto Equivalents Auto = 1 Camper = 0.5 Auto Trailer = 1.33 Bus = 2.33 Truck = 2.33 Tractor Trailer = 3.5 Railcars = 3.5
	d) night & day passenger/car ferry	(0.15p+0.01T+0.6n +0.8a+0.9c) x (v-10)	\$0.2 (Auto equivalents as (d) above)
	e) Accommodation ships for personnel employed in 'onsite' work	(0.5b+0.01T)	\$1.0

TARIFF OF FEES PAYABLE FOR COASTING TRADE LICENCES - MISCELLANEOUS SHIPS

CATEGORY OF SHIP	TYPE OF SHIP WITHIN CATEGORY	BASIC FORMULA	DOLLAR MULTIPLYING FACTOR FOR DAILY FEE
Cable laying ship			
Crane ship		L	\$1.75
Dredger	a) hydraulic b) mechanical	(0.2H+Q) (0.1H+Q)	\$0.078 In applications where dredging spoil is discharged through a fixed pipeline the term Q is to be replaced by the term 0.35d ³ .
Oil drilling Ship	a) Drillships b) Semi submersibles, either self-propel- led or not c) Jack up rigs, drill barges	$3h \frac{x}{30} + W$ as (a) as (a)	\$0.45 \$0.25 \$0.25
Offshore supply	a) basic formula b) Arctic Islands c) Beaufort Sea	1.6P+1.6A+V+W	\$0.05 \$0.1 \$0.2
Pipe handling Ship	a) Laying b) Burying	0.04d+0.066h+q as (a)	\$60.0 \$70.0
Seismic Ship	a) Basic Formula b) Arctic Islands c) Beaufort Sea	1.6P+V+W as (a) as (a)	\$0.05 \$0.1 \$0.2
Submersible		$\frac{h + D}{30}$	\$6.0
Tug	a) Harbour, Inland and Coastal b) Ocean and Salvage categorized by provision of full crew accommodation and seaworthiness considerations.	P P	\$0.04 \$0.05

Navire sismique	a)	Formule de base	$1.6P+V+W$	\$0.05
	b)	Iles de l'Arctique	voir (a)	\$0.1
	c)	Mer de Beaufort	voir (a)	\$0.2
Submersible				
			$\frac{h+D}{30}$	\$6.0
Remorqueur	a)	De port, d'eaux intérieures et côtières	P	\$0.04
	b)	De mer et de sauvetage, caractérisé par la fourniture de quartiers complets pour l'équipage et pour des détails sur l'état de navigabilité.	P	\$0.05

TARIFS DE DROITS PAYABLES POUR LES LICENCES DE CABOTAGE - NAVIRES DIVERS

Catégorie de Navire	Genre de navires au sein d'une catégorie	Formule de base	Facteurs de multiplication en dollars pour le droit journalier
Navire câblé			
Navire à grue		L	\$1.75
Drague	a) Hydraulique	(0.2H+Q)	\$0.078
	b) Mécanique	(0.1h+Q)	Lorsque les déblais de dragage sont évacués grâce à un pipeline fixe, le terme Q doit être remplacé par le terme 0.35d ³ .
Navire de forage - pétrolier	a) Navire de forage	$\frac{3h+x+W}{30}$	\$0.45
	b) Semi-somersible, auto-propulsé ou non	voir (a)	\$0.25
	c) plate-forme surélevée, chalands de forage	voir (a)	\$0.25
Navire d'approvisionnement au large	a) Formule de base	1.6E+1.6A+V+W	\$0.05
	b) Iles de l'Arctique		\$0.1
	c) Mer de Beaufort		\$0.2
Navire de manutention de tuyaux	a) Installation	0.04d+0.066tq	\$60.0
	b) Enfouissement	voir (a)	\$70.0

TARIFS DE CROITS DES LICENCES DE CABOTAGE - NAVIRES A PASSAGERS

Catégorie de navires	Genre de navires au sein d'une catégorie	Formule de base		Facteur de multiplication en dollars pour le droit journalier
Aéroglisneur		$(p+4n+0.5T) (v-10)$	\$0.03	
Hydroptère		$(p+4n+0.5T) (v-10)$	\$0.03	
Navire à passagers	a) Navires de croisière et navires à passagers conventionnels effectuant des voyages dans les eaux intérieures	$c+n 0.22T$	\$0.333	
	b) Navires à passagers effectuant des voyages de jour	$(p+4n+0.07T) (v-10)$	\$0.03	
	c) Traversier pour passagers et effectuant des voyages de jour (sans cabines)	$(p+4n+0.07T+5a) \times (v-10)$	\$0.03	Equivalence de voiture Voiture fourgonnette de camping Remorque de voiture Autobus Camion Camion remorque Wagons de chemin de fer = 1 = 0.5 = 1.33 = 2.33 = 2.33 = 3.5 = 3.5
	d) Traversier pour voitures et passagers, de jour et de nuit	$(0.15p+0.01T+0.6n+0.8a+0.9c) \times (v-10)$	\$0.2	Equivalence de voiture (voir c) ci-dessus)
	e) Navires logeant du personnel effectuant des travaux sur place.	$(0.5b+0.01T)$	\$0.1	

ANNEXE C

Facteur de
multiplication

Groupes de marchandises

I	Animaux, produits agricoles, poissons et provisions	1
II	Sucre, mélasse et produits dérivés	1
III	Tabac et produits dérivés	1
IV	Spiritueux, vins et autres boissons	1
V	Pulpe, papier et livres	1
VI	Drogues, cires, savons et huiles	1
VII	Glaises, poterie et poterie de grès	1
VIII	Métaux et produits fabriqués en métal	1
IX	Bois et produits fabriqués en bois	1
X	Coton, lin, chanvre, jute et autres fibres et soie, laine et produits dérivés	1
XI	Divers	1
XII	Produits chimiques, plastiques et connexes	1

Porte-conteneurs	a) Utilisé uniquement pour les conteneurs	N	
	b) Utilisé partiellement pour d'autres genres de cargo	N-\$0.012	
Transporteur de marchandises sèches en vrac		(V+W)	\$0.008. Si un pont ouvert est utilisé pour le transport de cargaison, tels que des produits forestiers, le volume des navires sera accru de 2.0 fois la surface du pont en mètres carrés utilisée à cette fin.
Marchandises diverses (chargées en grenier)		(V+W)	\$0.012
Transporteur de gaz	a) Transporteur GPL	V	\$0.035
	b) Transporteur GNL	V	\$0.07
Navires de charge à manutention horizontale		(V+W)	\$0.03. Si un pont ouvert est utilisé pour le transport de la cargaison, le volume du navire sera accru de 2.0 fois la surface du pont en mètres carrés utilisée à cette fin.
Navire-citerne	a) Formule de base	(V+W)	\$0.009
	b) Navire-citerne transportant des produits chimiques		\$0.01

ANNEXE B

TARIFS DE DROITS PAYABLES POUR LA LICENCE DE CABOTAGE - NAVIRES DE CHARGE

Catégorie de navire	Genre de navires au sein de chaque catégorie	Formule de base	Facteurs de multiplication en dollars pour le droit journalier
Chaland	a) Auto-propulsé	(V+W)	\$0.007
	b) Non auto-propulsé, fermé	(V+W)	\$0.002
	c) Non auto-propulsé, ouvert, y compris des gabarres, des chalands trémiés, des chalands à grue, etc.	W	\$0.006
Transporteur combiné	a) Minéralier-pétrolier	(V+W)	Le facteur de multiplication dépendra de l'utilisation demandée, comme suit:
	b) Minéralier-vracquier-pétrolier		
			- transport de marchandises sèches en vrac \$0.008
			- transport de liquide en vrac \$0.009

Les valeurs pour le port en lourd se fonderont sur la capacité totale indépendante du tonnage de la cargaison manutentionnée. Le volume pour les grains sera utilisé pour le transport à sec, le volume liquide pour le transport du pétrole. Si ce volume ne peut être identifié, il s'appliquera au lieu de V.

ANNEXE A

Renseignements prescrits concernant une demande de licence de cabotage

- A. Renseignements sur le demandeur
1. Nom
 2. Adresse
 3. Numéro de téléphone
 4. Numéro de télex (le cas échéant)
- B. Description du service à effectuer
1. Lieu(x) géographique(s), noms des ports, le cas échéant.
 2. Renseignements sur la cargaison à transporter, le cas échéant, notamment le tonnage, les dimensions cubiques et le coefficient d'encombrement.
 3. Renseignements sur les travaux prévus, le cas échéant.
 4. Dates envisagées du début et de la fin du service.
- C. Équipement spécial ou caractéristiques de rendement requises du navire pour effectuer de façon satisfaisante le service proposé.
- D. Les renseignements connus du navire faisant l'objet de la demande:
1. Nom
 2. Catégorie et genre de navire (voir Annexe "B")
 3. Année de construction
 4. Pays de construction
 5. Pays d'immatriculation
 6. Nom du propriétaire
 7. Spécifications du navire nécessaires pour le formulaire mentionné à l'Annexe "B".

- E. Renseignements économiques concernant le service proposé
1. Affrètement complet ou autres conditions négociées par le demandeur ou pour son compte relativement à l'utilisation du navire proposé.
 2. Le cas échéant, l'affrètement complet ou les autres conditions cotées par les exploitants de navires canadiens pour l'utilisation des navires canadiens disponibles pour le service proposé, ainsi que les raisons pour lesquelles ces conditions ne conviennent pas au service proposé.
- F. Renseignements sur toute circonstance spéciale.

- b - Nombre de couchettes (celles de l'équipage non comprises)
- c - Nombre de cabines
- d - Diamètre de tuyau (centimètres)
- h - Tirant d'eau maximal (mètres)
- n - Nombre de membres d'équipage
- p - Nombre de personnes logées sans couchette
- q - Débit du tuyau (milles/marins/24 heures)
- v - Vitesse de croisière des navires (noeuds)
- x - Capacité maximale de profondeur de forage (mètres)

(5) Le droit total à payer pour une licence de cabotage sera le montant en dollars correspondant au droit journalier calculé conformément au paragraphe (3) ci-dessus, multiplié par le nombre de jours et approuvé par la Commission en vertu du paragraphe 11(b) du présent règlement, durant lequel le navire faisant l'objet de la licence est autorisé à effectuer du cabotage au Canada.

(6) Tout droit est payable au Receveur général du Canada et devra être posté à la Commission canadienne des transports, 275, rue Slater, Ottawa, (Ontario) K1A 0N9.

15. Par dérogation aux dispositions de l'article 12,

- (a) Lorsque la Commission juge que la demande a trait à un navire dont la classe ou le genre n'existe pas au Canada, la licence pourra être délivrée sans droit;
- (b) Lorsque la demande a trait au transport de marchandises figurant à l'Annexe "C" des présents règlements le droit sera modifié en le multipliant par le facteur applicable tel qu'il est indiqué à l'Annexe "C".

16. Lorsqu'une demande a trait au transport de marchandises utilisant moins de deux tiers de la capacité de transport du navire faisant l'objet de la demande, à la fois en poids et en volume, le droit sera le montant calculé en utilisant les paramètres de poids et de volume de la marchandise contenue dans le formulaire de demande du dit navire, conformément au paragraphe 15(3), et en multipliant le résultat par 1.5.

(2) Afin de déterminer le droit payable pour une licence de cabotage, les navires seront classés en trois catégories correspondant chacune aux parties suivantes du Tarif des droits:

- (i) Partie I: navires dont la fonction principale est de transporter des marchandises en pontée ou dans la cale;
- (ii) Partie II: navires dont la fonction principale est de transporter des passagers;
- (iii) Partie III: navires effectuant des activités de cabotage non comprises dans les Parties I ou II décrites ci-dessus; et

(b) Tout groupe décrit à l'alinéa (a) ci-dessus, devra en outre être classifié conformément à une catégorie et à un genre représentant les caractéristiques technologiques des navires tels qu'ils sont décrits dans les Colonnes I et II du Tarif des droits.

(3) Le droit payable pour chaque jour ou partie de jour, durant lequel un navire est autorisé à effectuer du cabotage au Canada, conformément à une licence de cabotage, sera le montant en dollars résultant de l'application de la formule de base correspondante établie dans la Colonne III du Tarif des droits et de la multiplication du résultat final par le facteur en dollars correspondant et donné à la Colonne IV du Tarif des droits,

(4) Lors de l'application de la formule de base établie à la Colonne III, les lettres qui y apparaissent seront converties en paramètres numériques applicables au navire faisant l'objet d'une demande:

- A - Surface du pont destinée aux marchandises (mètres carrés)
- D - Déplacement submergé (tonnes)
- H - Puissance de la pompe aspirante ou du moteur de dragage (kilowatts)
- L - Capacité totale de levage (tonnes)
- N - Nombre de conteneurs de 20 pieds
- P - Puissance de propulsion (kilowatts)
- Q - Capacité des trémies (mètres cubes)
- T - Jauge nette au registre (mètres cubes)
- V - Dimension du navire (mètres cubes), balles, grains ou liquides, selon le cas
- W - Port en lourd (tonnes)
- a - Nombre de voitures pouvant être embarquées

(c) le type ou les types d'activités maritimes autorisées par la licence;

(d) le ou les secteurs dans lesquels ces activités peuvent être effectuées;

(e) le cas échéant, le ou les types de marchandises à transporter, y compris la ou les quantités de ces marchandises;

(f) le tarif de droit applicable tel que déterminé par la Commission

AVIS DE DÉCISION

12. (1) Immédiatement après avoir pris sa décision concernant une demande de certificat ou de permis de cabotage, la Commission en avisera le demandeur par écrit.

(2) Immédiatement après avoir pris sa décision concernant une demande de licence de cabotage, la Commission en avisera, par écrit, le demandeur et les intervenants, s'il en est, en utilisant le moyen de communication qu'elle jugera le plus efficace.

PÉRIODE D'APPEL

13. Par dérogation à l'article 64 de la Loi nationale sur les transports, la période d'appel à la Cour d'appel fédérale concernant la décision de la Commission de délivrer ou non un permis ou de renouveler ou non un permis ou une licence, en vertu de la Loi, sera de dix jours après la décision de la Commission.

DÉCISION DÉCLARATOIRE

14. (1) Aux fins de l'alinéa 4(2) (c) de la Loi, le demandeur devra présenter sa demande par écrit en donnant les détails du navire qu'il prévoit utiliser et les méthodes d'exploitation prévues pour le transport de passagers, ainsi que tout autre renseignement et document pouvant aider la Commission à trancher la question.

(2) Le traitement d'une demande mentionnée au paragraphe (1) ci-dessus sera semblable à celui d'une demande de licence de cabotage.

TARIF DE DROITS

15. (1) Lorsqu'une licence de cabotage est délivrée, un droit fixe conformément aux tarifs de droits prescrits à l'Annexe "B" du présent règlement et indiqué dans la licence sera payable par le demandeur.

d'intervenir, afin d'appuyer, de s'opposer ou de modifier une demande de licence de cabotage.

(2) Un intervenant devra poster ou faire parvenir au secrétariat de la

Commission une déclaration écrite décrivant ses intérêts et contenant son approbation, de la demande, ses objections ou ses modifications proposées, ainsi que tout document pouvant expliquer son intervention.

Il devra aussi faire parvenir un exemplaire de l'intervention et des documents au demandeur.

(3) Tout commentaire de ce genre devra être présenté au plus tard dix jours après la date de présentation de la demande de licence de cabotage ou, dans les circonstances prévues à l'article 8, au plus tard dix jours après que la Commission aura avisé les intervenants possibles.

(4) Lorsqu'une demande est faite dans les circonstances prévues au paragraphe 9 (2) de la Loi, la Commission pourra écarter la période des interventions afin de pouvoir étudier la demande de façon satisfaisante et de prendre une décision avant la date envisagée du début du service.

AUDIENCE PUBLIQUE

10. (1) Lorsque la Commission juge qu'il est de l'intérêt public de tenir une audience publique concernant une demande de licence de cabotage, la Commission devra prendre sa décision au plus tard quinze jours après la présentation de la demande et devra ensuite tenir l'audience le plus tôt possible.

(2) Dans les circonstances prévues au paragraphe (1), la Commission avisera immédiatement le demandeur et les intervenants, s'il en est, des détails de l'audience publique notamment de l'heure et de l'endroit où elle se tiendra.

(3) Sauf dispositions contraires de la Loi et des présents règlements, les dispositions de la Loi nationale sur les transports et les Règles générales de la Commission canadienne des transports régissant les audiences publiques s'appliqueront mutatis mutandis.

CONDITIONS DE LA LICENCE

11. Une licence de cabotage établira, en plus de toute autre disposition que la Commission jugera appropriée à un cas particulier, les classes suivantes de conditions:

(a) le navire, autre qu'un navire canadien, qui pourra être utilisé;

(b) les jours durant lesquels la licence de cabotage est valide;

b) dans le cas d'un navire de construction étrangère immatriculé au Canada, d'un exemplaire du certificat d'immatriculation et des documents prouvant, à la satisfaction de la Commission, que tous les tarifs douaniers applicables au navire en cause ont été payés.

PROCEDURE DE DEMANDE D'UN PERMIS DE CABOTAGE

5. Une demande de permis de cabotage sera présentée par écrit et sera accompagnée de documents prouvant, à la satisfaction de la Commission, que le navire faisant l'objet de la demande répond, selon le cas, aux exigences établies aux alinéas 7(a) et (b) de la Loi.

6. Le propriétaire d'un navire désirant renouveler son permis de cabotage devra aussi présenter sa demande par écrit et y joindre les documents prouvant, à la satisfaction de la Commission, que le navire faisant l'objet de la demande répond aux exigences établies au paragraphe 7(3) de la Loi.

PROCEDURE DE DEMANDE DE LICENCE DE CABOTAGE

7. (1) Toute demande de licence de cabotage devra, en plus de tout autre renseignement que la Commission pourra demander ultérieurement, fournir les renseignements prescrits à l'Annexe "A" des présents règlements.

(2) Lorsqu'une demande est faite dans les circonstances prévues au paragraphe 9(2) de la Loi, la demande devra donner par écrit, en plus des renseignements requis en vertu du paragraphe (1), les raisons la motivant.

(3) Une demande modifiée sera considérée comme une nouvelle demande.

PUBLICITE RELATIVE A UNE DEMANDE DE LICENCE DE CABOTAGE

8. (1) A la réception d'une demande, la Commission avisera immédiatement toute personne ou organisme qui, à son avis, pourrait être concerné par toute demande particulière de licence de cabotage.

(2) Par dérogation au paragraphe (1), les gouvernements provinciaux ou les autorités locales, les organismes représentant des intérêts régionaux ou locaux, les propriétaires et les exploitants de navires canadiens peuvent demander au secrétariat de la Commission d'inscrire leur nom sur une liste afin d'être avisés de toute demande de licence de cabotage susceptible de les intéresser.

Commentaires et interventions

9. (1) Quiconque s'intéresse à une demande peut faire des commentaires à titre

PROJET DE RÈGLEMENTS SUR LE CABOTAGE

RÈGLEMENTS CONCERNANT LES NAVIRES EFFECTUANT
DU CABOTAGE AU CANADA

Titre abrégé

1. Les présents règlements peuvent être cités sous le titre: Règlements
sur le cabotage.

Interprétation

2. Dans les présents règlements l'expression

"Loi" désigne la Loi sur le cabotage;

"Commission" désigne la Commission canadienne des transports;

"Certificat de cabotage" désigne le certificat mentionné à
l'article 5 de la Loi;

"Permis de cabotage" désigne le permis mentionné à l'article
7 de la Loi;

"Licence de cabotage" désigne la licence mentionnée à l'article
8 de la Loi.

Demandes visées par le présent règlement

3. Les présents règlements s'appliquent à toutes les demandes de certificat,
de permis ou de licence de cabotage présentées à la Commission ou en vue
d'une décision déclaratoire, conformément à l'alinéa 4(2) (c) de la Loi.

PROCÉDURE DE DEMANDE D'UN CERTIFICAT DE CABOTAGE

4. Une demande de certificat de cabotage sera présentée par écrit et sera
accompagnée:
(a) dans le cas d'un navire construit et immatriculé au Canada
d'un exemplaire du certificat d'immatriculation ou de tout
autre document à cet effet, et

b) lorsqu'un avis d'opposition est remis au Ministre dans le délai de trente jours indiqué à l'alinéa a) et que le Ministre ordonne une enquête à ce sujet, avant la clôture de cette enquête et la remise d'un rapport sur cette enquête au Ministre.

(2) Lorsqu'un avis d'opposition est remis au Ministre relativement au texte d'un projet de règlement publié dans la Gazette du Canada conformément au paragraphe (1) et que le Ministre est convaincu que l'objet du règlement revêt, pour la personne formulant l'opposition, un intérêt important, il peut, à tout moment dans le délai de quinze jours qui suit la remise de l'avis, ordonner qu'une enquête soit tenue à ce sujet par une ou plusieurs personnes qu'il désigne.

(3) La personne ou les personnes que le Ministre désigne en vertu du paragraphe (2) doivent procéder, relativement à l'avis d'opposition remis au Ministre, à toutes investigations qu'elles estiment nécessaires ou souhaitables dans l'intérêt public, en tenant notamment des audiences publiques, et doivent ensuite faire rapport au Ministre des résultats de leurs investigations.

(4) Le Ministre doit remettre une copie du rapport dont il est question au paragraphe (3) à la personne qui a formulé l'avis d'opposition ayant donné lieu à l'enquête faite en vertu du présent article.

(5) Il n'est pas nécessaire de publier à nouveau les projets de règlements qui l'ont déjà été en application du présent article même s'ils sont modifiés par suite de cette publication ou des enquêtes prévues par le présent article.

11. Par dérogation à la loi sur les douanes et au Tarif des douanes, les navires au sujet desquels est délivré un permis ou une licence en vertu de la présente loi sont exemptés des droits de douanes.

(5) La licence délivrée par la Commission conformément à un décret pris en vertu du paragraphe (4) est réputée, aux fins des articles 23, 63 et 64 de la Loi nationale sur les transports et de l'article 28 de la Loi sur la Cour fédérale, l'avoir été en vertu d'une décision ou décret du gouverneur en conseil et non de la Commission.

10. (1) Le gouverneur en conseil peut, par règlement,
- a) prescrire les modalités applicables aux demandes présentées à la Commission conformément aux articles 5, 7 et 8, ainsi que les renseignements qu'elles doivent contenir;
 - b) prescrire les modalités, outre celles qui d'après la Commission répondent à un cas particulier, selon lesquelles elle peut délivrer des licences conformément à la présente loi;
 - c) prescrire, aux fins de la présente loi, la façon de communiquer aux requérants les décisions de la Commission;
 - d) modifier le délai d'appel devant la Cour d'appel fédérale, prévu à l'article 64 de la Loi nationale sur les transports, de la décision de la Commission de délivrer ou de renouveler, conformément à la présente loi, un permis ou une licence ou de refuser de le faire;
 - e) établir ou modifier les droits ou tarifs des droits régissant le paiement des licences délivrées en vertu de la présente loi; et
 - f) prescrire les circonstances dans lesquelles la Commission peut délivrer des licences de Cabotage au Canada exemptes de droits.
- (2) Le montant des tarifs ou droits visés à l'alinéa (1)e) peut varier en fonction de la durée de la licence, des spécifications du navire qu'elle vise, de la nature des services de cabotage au Canada envisagés pour ce navire, ou de la nature et de la quantité des marchandises qui seront transportées par le navire pour lequel la licence est délivrée.
11. (1) Sous réserve du paragraphe (5), le texte de tout règlement que le gouverneur en conseil se propose d'établir en vertu des alinéas 4(2)d) ou e) ou de l'article 10, doit être publié dans la Gazette du Canada et le gouverneur en conseil ne peut établir aucun règlement de cette nature
- a) avant l'expiration d'un délai de trente jours à compter de la date de sa publication; ou

(7) Les règlements prévus au paragraphe (6) doivent, dans la mesure du possible, simplifier la procédure des audiences publiques et la rendre expéditive et ne pas imposer des règles de preuve juridiques ou techniques; cependant, la Commission ne peut recevoir de preuve qui serait irrecevable devant un tribunal judiciaire par suite d'une immunité en vertu du droit de la preuve.

9. (1) Une demande de licence formulée en vertu de l'article 8 doit être présentée par écrit à la Commission au plus tard trente jours avant le début envisagé du service qui fait l'objet de la demande. La Commission doit communiquer, de la manière prévue par règlement, sa décision au requérant le plus tôt possible après l'avoir rendue et au plus tard la veille de la date envisagée pour le début du service.

(2) Par dérogation au paragraphe (1), une demande de licence prévue à l'article 8 peut être présentée après l'expiration du délai lorsque le requérant convainc la Commission que

a) les circonstances à l'origine de la demande ne pouvaient pas être entrevues en temps utile; et

b) un retard dans le début du service irait à l'encontre de l'intérêt public.

(3) Par dérogation au paragraphe (1), la Commission peut communiquer sa décision relative à une demande de licence prévue à l'article 8 dans un délai raisonnable après l'expiration du délai prévu au paragraphe (1) lorsque la tenue d'une audience publique ayant trait à cette demande l'a empêché de le respecter.

(4) Par dérogation aux paragraphes (1) et (2), sur recommandation du Ministre faite après consultation de la Commission, le gouverneur en conseil, s'il est convaincu qu'il est nécessaire dans les circonstances d'utiliser de toute urgence et dans l'intérêt du public un navire autre qu'un navire canadien pour faire du cabotage au Canada, et que les paragraphes (1) et (2) ne pourront être respectés, peut ordonner à la Commission de délivrer une licence conformément à l'article 8 par décret précisant le nom du navire ainsi que les modalités et la durée d'application de cette licence; la Commission doit sans délai se conformer à ce décret, que ce navire ait ou non fait l'objet d'une demande de licence.

c) Les effets de l'octroi de la licence sur les expéditeurs et destinataires, sur l'économie locale, régionale ou provinciale et sur l'industrie de la marine marchande canadienne; d) Les dispositions des contrats existants ou proposés mentionnées dans la demande et la capacité ainsi que l'aptitude du requérant ou de l'industrie de la marine marchande canadienne à remplir en totalité ou en partie, les modalités prévues aux contrats; e) Les démarches faites, en ce qui concerne la demande, par les gouvernements locaux ou provinciaux, les organisations défendant les intérêts locaux ou régionaux, ou les propriétaires ou exploitants de navires canadiens; et f) Les rapports ou les conclusions des études qui directement ou non, traitent plus spécialement d'une demande ou d'autres questions jugées pertinentes par la Commission et qu'elle peut obtenir.

(4) La Commission peut, par ordonnance, suspendre ou annuler une licence qu'elle a délivrée conformément au présent article ou en modifier les modalités en cas

a) de déclaration de culpabilité de son titulaire ou du capitaine du navire visé dans la licence, pour une infraction à la présente loi ou à toute autre loi du Parlement ayant trait à la navigation et à la marine marchande; ou

b) d'inobservation de ses modalités.

(5) Sous réserve du paragraphe (6), la Commission peut, si elle est d'avis qu'il y va de l'intérêt public, tenir une audience publique au sujet de la délivrance, de la suspension ou de l'annulation d'une licence en vertu du présent article.

(6) Sous réserve du paragraphe (7), le gouverneur en conseil détermine par des règlements d'application du présent paragraphe, les dates et lieu des audiences publiques prévues au paragraphe (5), ainsi que les modalités et règles de procédures, notamment les avis à donner au public, qui doivent s'y appliquer.

(3) La Commission peut, à la demande du propriétaire du navire, renouveler gratuitement, pour une période d'au plus douze mois prenant fin au plus tard le 26 avril 1980, le permis délivré conformément au paragraphe (1) si le propriétaire du navire la convainc que, pendant la durée du permis ou de son dernier renouvellement, le navire en était un visé à l'alinéa(2)b) ou avait régulièrement et légalement fait du cabotage au Canada et avait été immatriculé dans un pays du Commonwealth.

8. (1) A la demande, accompagnée de l'acquiescement des droits requis par les règlements, d'un résident du Canada voulant utiliser, pour faire du cabotage au Canada, un navire autre qu'un navire canadien, la Commission peut délivrer, sous réserve du présent article, avec les modalités qu'elle estime appropriées, une licence autorisant ce navire à faire du cabotage au Canada pour une période spécifiée dans la licence et qui ne peut dépasser douze mois à compter de la date de délivrance.

(2) Par dérogation au paragraphe (1), la Commission peut, sous réserve du présent article, délivrer, pour des navires visés au paragraphe (1) une licence pour une période de plus de douze mois si elle considère que les accords régissant l'utilisation du navire pour le cabotage faisant l'objet de la demande ne peuvent pas être conclus pour douze mois ou moins.

(3) La Commission doit, pour décider de la délivrance des licences prévues au présent article, se fonder sur tous les critères qu'elle juge applicables, notamment,

a) les moyens physiques, techniques et commerciaux dont

(i) le navire faisant l'objet de la demande,

(ii) les navires canadiens raisonnablement disponibles, et

(iii) les navires admis en franchise et immatriculés sous pavillon canadien qui sont raisonnablement disponibles peuvent disposer pour assurer le service décrit dans la demande;

b) les taux réclamés par les propriétaires ou exploitants des navires visés à l'alinéa a) ainsi que leur effet sur la rentabilité commerciale du service faisant l'objet de la demande;

6. (1) Les marchandises provenant d'un port situé à l'étranger, sauf d'un ouvrage en mer servant à l'exploitation ou à l'exploitation de ressources naturelles conformément à un permis ou une licence délivrés en vertu d'une loi du Parlement ou de la législation d'une province, sont, dès la date de leur livraison à un ouvrage en mer décrit au présent paragraphe, réputées importées au Canada; aux fins de la loi sur les douanes, les personnes qui livrent ainsi les marchandises doivent a) soumettre un rapport de livraison, à la date et de la manière prescrites par les règlements d'application du présent alinéa établis par le gouverneur en conseil, à un préposé des douanes de l'un quelconque des ports que désignent ces règlements; et b) comptabiliser ces marchandises.
- (2) Les marchandises se trouvant sur tout navire d'un ouvrage en mer visé au paragraphe (1) sont, dès la date de leur chargement à bord du navire en vue de leur livraison à un port étranger, réputées exportées du Canada et, aux fins de la loi sur les douanes, les personnes qui livrent ainsi les marchandises doivent a) soumettre un rapport de livraison, à la date et de la manière prescrites par les règlements d'application du présent alinéa établis par le gouverneur en conseil, à un préposé des douanes de l'un quelconque des ports que désignent ces règlements; et b) comptabiliser ces marchandises.
7. (1) La Commission peut, à la demande du propriétaire d'un navire autre qu'un navire canadien, délivrer gratuitement un permis autorisant le navire à faire du cabotage au Canada pendant une période spécifiée dans le permis et qui ne peut dépasser douze mois à compter de la délivrance.
- (2) La Commission ne délivre le permis prévu au paragraphe (1) que si le requérant la convainc que a) entre le 24 septembre 1973 et la date du dépôt de sa demande, le navire était, sans interruption, immatriculé et construit dans un pays du Commonwealth et avait, sans interruption, régulièrement et légalement fait du cabotage au Canada entre le 24 septembre 1972 et la date du dépôt de sa demande; ou b) le navire est un navire construit et immatriculé à l'étranger pour lequel l'intégralité des droits de douanes a été acquittée avant le 1^{er} janvier 1976.

4. (1) Les navires autres que les navires canadiens ne peuvent faire du cabotage au Canada qu'en vertu d'un permis ou d'une licence délivrés en application de la présente loi.

(2) Par dérogation à la présente loi, le cabotage au Canada ne comprend pas

a) le transport à titre gratuit entre des ports situés au Canada de conteneurs vides dans le but de les remettre en place pour les expédier du Canada;

b) le transport, entre des ports situés au Canada, d'une cargaison expédiée d'un port étranger ou à destination d'un tel port lorsque cette cargaison a été débarquée, par suite de force majeure, à un port situé au Canada;

c) le transport de passagers au départ ou à destination d'un port situé au Canada lorsque ce transport est considéré par la Commission comme faisant partie d'un voyage dont l'objet principal est le transport de ces passagers au départ ou à destination d'un port situé à l'étranger;

d) le transport de marchandises ou autre activité par les navires ou les classes de navires, entre les ports situés au Canada, durant les périodes ainsi que selon les modalités qui sont déterminées par des règlements d'application du présent alinéa établis par le gouverneur en conseil lorsqu'il considère que leur exclusion est susceptible d'être profitable pour le Canada;

e) le grand cabotage, sauf celui fait par les navires ou les classes de navires ainsi que celui fait durant les périodes déterminées par des règlements d'application du présent alinéa établis par le gouverneur en conseil.

5. A la demande du propriétaire d'un navire canadien, la Commission doit délivrer gratuitement un certificat identifiant ce navire comme navire canadien aux fins de la présente loi.

"navire construit à l'étranger" désigne celui qui n'a pas été construit au Canada;

"navire immatriculé à l'étranger" désigne un navire immatriculé ou autrement inscrit à l'extérieur du Canada;

"navire immatriculé sous pavillon canadien" désigne un navire

immatriculé en conformité du Livre II du Code maritime;

"port" désigne tout port ou autre lieu, que la loi lui reconnaisse ou non le statut de port public, où les navires peuvent soit chercher abri soit embarquer ou débarquer des marchandises ou des passagers;

"préposé des douanes" signifie une personne employée pour l'application ou l'exécution de la loi sur les douanes et comprend un membre de la Gendarmerie royale du Canada;

"propriétaire", relativement à un navire, désigne la personne ayant, à l'époque considérée, la possession et l'usage du navire par l'effet de la loi ou d'un contrat.

OBJET DE LA LOI

3. La présente loi a pour objet de donner aux navires canadiens une plus grande part au cabotage au Canada ainsi que d'y autoriser des navires autres que des navires canadiens, en prenant en considération les principes suivants :

a) le cabotage au Canada doit être réservé aux navires canadiens dans la mesure où ils peuvent assurer au public un service

approprié; et

b) en l'absence d'un service approprié par des navires canadiens, des navires autres que des navires canadiens peuvent y être

autorisés, sous réserve

(i) des considérations économiques, géographiques ou autres

ayant trait à l'intérêt national ou public, et

(ii) de l'acquiescement des droits déterminés d'après la nature du cabotage faisant l'objet d'une demande d'autorisation.

"capitaine" comprend toute personne ayant le commandement ou la direction d'un navire, à l'exclusion d'un pilote;

"Commission" désigne la Commission canadienne des transports;

"eaux canadiennes" désigne la mer territoriale du Canada ainsi que toutes les eaux intérieures du Canada, qu'elles soient naturellement navigables ou qu'elles le soient devenues artificiellement;

"grand cabotage" désigne le transport maritime ou le transport en partie maritime et en partie terrestre ainsi que le remorquage de marchandises ou de passagers, effectués directement ou avec escale dans un port étranger, entre des ports situés sur la côte Atlantique du Canada au sud du 60^e degré de latitude nord, sur le golfe St-Laurent ainsi que sur les grands lacs et des ports situés sur la côte Pacifique du Canada;

"jauge nette" désigne la jauge nette d'un navire portée au certificat d'immatriculation ou, en l'absence d'un tel certificat ou d'une telle mention sur ledit certificat, la jauge nette déterminée conformément aux règlements établis en vertu de l'article BII-49 du Code maritime, ou, s'il n'existe pas de règlements applicables en vigueur, celle déterminée par le Ministre;

"Ministre" désigne le ministre des Transports;

"navire" comprend tout bâtiment, bateau ou embarcation destiné, exclusivement ou partiellement, à la navigation maritime, indépendamment de son mode de propulsion;

"navire admis en franchise et immatriculé sous pavillon canadien" désigne un navire construit à l'étranger, immatriculé sous pavillon canadien et pour lequel tous les droits de douanes applicables n'ont pas été acquittés;

"navire canadien" désigne tout navire construit a) au Canada, ou b) à l'étranger, pour lequel tous les droits de douanes applicables ont été payés,

et immatriculé sous pavillon canadien;

ANNEXE I

1. Cet annexe contient un nombre de dispositions qui seront insérées dans le projet de loi sur le cabotage sensiblement sous la même forme dans laquelle ils apparaissent ci-bas. Le projet de loi contiendra également des dispositions se rapportant à l'application, à la publication de rapports dans la Gazette du Canada, aux dispositions transitaires, aux modifications corrélatives et à la proclamation.

INTERPRÉTATION

2. Dans la présente loi,

"cabotage au Canada" comprend, sauf dispositions contraires,

a) le transport maritime ou, au cours du même voyage, le transport en partie maritime et en partie terrestre de marchandises ainsi que le remorquage, effectués directement ou avec escale dans un port étranger,

(i) effectués au départ et à destination d'un port situé au Canada,

(ii) entre un port situé au Canada et tout ouvrage en mer servant à l'exploitation ou à l'exploitation des ressources naturelles conformément à un permis ou à une licence délivrés en application d'une loi du Parlement ou de la législature d'une province, ou

(iii) entre les ouvrages en mer visés au sous-alinéa (ii),

b) le remorquage ou le sauvetage dans les eaux canadiennes sauf dans le cas d'un navire en détresse,

c) le dragage de tuyaux et la pose ou le levage de câbles ainsi que l'exploitation ou l'exploitation des ressources naturelles, dans les eaux canadiennes,

d) l'utilisation dans les eaux canadiennes d'un navire pour toute activité liée à celles décrites aux alinéas a) à c), et

e) le transport de passagers entre deux ports situés au Canada ou dans les limites d'un même port situé au Canada;

dans la liste des marchandises, le même facteur de multiplication a été utilisé pour chaque marchandise. Si cette méthode reste inchangée dans la version définitive, elle aura pour effet d'annuler la liste des marchandises. La modification des facteurs de multiplication dépendra des observations émises par les parties intéressées. La liste des marchan- dises elle-même a été tout simplement empruntée au tarif des douanes et pourrait se révéler insuffisante ou insatisfaisante à d'autres égards. Il importe de rappeler que, dans le présent projet de loi, comme dans le Bill C-61, les règlements doivent être publiés dans la Gazette du Canada avant leur entrée en vigueur et ainsi, les parties intéressées auront encore la chance de présenter des observations. Il est, par conséquent, évident que la version définitive des règlements représentera les opinions des parties intéressées.

les expéditeurs et destinataires sur l'économie locale, régionale ou provinciale et sur l'industrie de la marine marchande canadienne.

Il y aura également une disposition permettant à toutes les parties intéressées à présenter une demande d'émettre des observations; cette disposition prévoira la tenue d'audiences publiques lorsque l'organisme qui délivre les licences est d'avis que les cas présentent des problèmes.

En dépit de la complexité accrue de la législation à cause de l'adjonction de nouvelles mesures de sécurité, de la possibilité de tenir des audiences publiques ainsi que de la procédure d'appel, on tentera sérieusement de simplifier les procédures et de clarifier les délais dans lesquels les demandes doivent être présentées et les décisions rendues par l'organisme délivrant les licences. À l'instar du Bill C-61 il y aura aussi une disposition permettant de présenter des demandes dans un délai plus court que la période normale de 30 jours, lors de circonstances inhabituelles ou lors de demandes d'urgence qui seront alors présentées au Ministre, comme c'était prévu au Bill C-61.

À part ces changements, les dispositions relatives à la délivrance des licences seront fondamentalement les mêmes que celles du Bill C-61 selon lequel les licences pouvaient être délivrées pour une période inférieure à un an ou, dans des circonstances spéciales, supérieure à un an.

5. RÉGLEMENTS

Les nouvelles dispositions sont également très différentes de celles du Bill C-61. À la suite des discussions avec les provinces et l'industrie, on a conclu que même si, dans la plupart des cas, il était essentiel, pour la politique d'encouragement à la participation entière des navires canadiens au cabotage, d'imposer un droit pour l'utilisation d'un navire non canadien, le barème des droits ne devrait pas dépendre seulement des possibilités financières qu'a l'expéditeur de payer ces droits, mais devrait aussi être suffisamment souple afin que finalement, les expéditeurs déboursent en moyenne moins qu'ils ne le font actuellement pour l'utilisation d'un navire étranger. Afin de créer une telle souplesse, le projet de loi veillera à ce que les règlements tiennent compte des changements non complets, de la valeur des marchandises expédiées et même, dans certains cas, de la délivrance d'une licence sans droit.

Un ensemble de projets de règlements est joint au document à l'annexe II et il importe de souligner qu'il est inclus à titre d'illustration de la présentation probable des règlements et non à titre d'option rigides concernant les facteurs de multiplication qui ont été inclus. Par exemple,

- c) Les répercussions de la délivrance d'une licence sur
- b) Les taux réclamés par tous les navires susceptibles d'être disponibles ainsi que leur effet sur la rentabilité commerciale du navire.
- a) Le caractère approprié du navire étranger ou de tout navire immatriculé au Canada et raisonnablement disponible.

Les dispositions relatives à la délivrance des licences seront complètement différentes de celles du Bill C-61. Ce dernier laissait largement à l'organisme qui délivre les licences le choix de déterminer si la délivrance d'une licence à un navire étranger était dans l'intérêt public. Le nouveau projet de loi réduira ce pouvoir mais indiquera explicitement les critères dont devra tenir compte l'organisme en cause dans sa décision. Ces critères inclueront, entre autres :

4. LICENCES ACCORDEES AUX NAVIRES ETRANGERS

Les soi-disant "droits acquis" inclus dans le Bill C-61 le seront également dans le nouveau projet de loi et seront accrus, de façon mineure, afin de couvrir le cas de navires construits et immatriculés à l'étranger pour lesquels la totalité des droits douaniers a été acquittée et pour lesquels on croit qu'il existe un certain engagement de la part du gouvernement, en raison de ce paiement.

3. PERMIS ACCORDES AUX NAVIRES BATTAINTS PAR LE BILLOTTI ET EFFECTUANT PRESENTEMENT DU CABOTAGE

En ce qui a trait aux points susmentionnés, les exceptions techniques devaient initialement être incluses dans un règlement; quant aux dispositions à l'égard des passagers, elles visent à s'assurer que les croisières véritables à destination de ports étrangers, qui sont très répandues sur la côte ouest du Canada, ne sont pas couvertes par la législation; un moyen sera prévu pour les exploitations de ce type de navires afin qu'ils puissent obtenir de l'organisme qui délivre les permis des règles relatives à leurs activités; le grand cabotage sera traité de façon tout à fait inverse à celle du Bill C-61 et la clause générale d'exclusion, qui n'était pas dans le Bill C-61, a été empruntée à la loi sur la marine marchande du Canada et à la loi sur les douanes, puisque des représentants de l'industrie ont indiqué que ce degré de souplesse pouvait être nécessaire dans des circonstances qu'on ne pouvait entièrement concevoir à l'heure actuelle.

- d) pouvoir général d'exclusion, par décret du conseil, ce type de navigation entre tout port ou endroit du Canada, lorsque cette exclusion est susceptible d'être avantageuse pour le Canada.

actuelle transportée par les navires du Commonwealth, le seul fait de leur admissibilité au cabotage, sans paiement de droit, contribue à maintenir le taux des propriétaires de navires canadiens à un bas niveau. La position prise en rapport avec le projet de loi est que si les taux du Commonwealth sont quelques fois inférieurs aux taux nationaux, ils sont davantage sujets à des fluctuations parce qu'ils sont fondés sur les taux du marché mondial. La restriction partielle du cabotage effectuée en 1965 a démontré que la concurrence au sein de l'industrie canadienne maintiendra les taux à un niveau bas et plus stable.

Conformément à la politique établie, le projet de loi contiendra un certain nombre de dispositions réellement différentes de celles du Bill C-61. Ces différences peuvent se résumer comme suit:

1. DÉCLARATION D'OBJET

Les consultations avec les provinces et l'industrie ont révélé que les dispositions sur le cabotage du Bill C-61 étaient avant tout considérées comme restrictives et c'est pourquoi on n'a pas accordé suffisamment d'attention aux nombreuses exceptions à la restriction ainsi qu'aux possibilités créées concernant l'utilisation des navires étrangers, en vertu de la procédure de délivrance de permis. Le projet de loi contiendra donc une déclaration d'objet afin d'indiquer clairement que la législation ne vise pas seulement à permettre aux navires canadiens de participer plus largement au cabotage mais aussi à fournir un service assuré par des navires étrangers en l'absence d'un service au public approprié par les navires canadiens.

2. EXCEPTIONS RÉGLEMENTAIRES

Dans la législation précédente, le pouvoir de faire des exceptions à la règle générale voulant que les marchandises et les passagers soient transportés par des navires canadiens ou des navires étrangers titulaires d'un permis était assujéti, en majeure partie, à des règlements. Le nouveau projet de loi contiendra cependant certaines exceptions réglementaires. Ces exceptions sont les suivantes:

- a) exceptions techniques concernant la remise en place de conteneurs et les situations de force majeure,
- b) transport des passagers au cours de véritables voyages internationaux ne comportant qu'occasionnellement des excursions dans des ports canadiens;
- c) transport des marchandises et des passagers ou remorquage effectué au grand cabotage entre l'Atlantique et le Pacifique, pourvu cependant que les aspects de ce type de navigation puissent, par règlement, ressortir au cabotage, si cela était jugé souhaitable à l'avenir;

Il faut aussi reconnaître que lorsque la permission d'effectuer du cabotage est accordée à des navires étrangers non-membres du Commonwealth, le paiement des droits douaniers établis selon une base mensuelle proportionnelle n'a aucun rapport avec l'utilisation que les expéditeurs et les destinataires canadiens font du navire. On croit qu'un système traitant tous les navires étrangers sur un même pied favorisera les expéditeurs, pourvu que l'on tienne compte des facteurs économiques propres aux expéditeurs en vue de fixer un droit raisonnable. Contrairement à la situation arbitraire résultant du paiement d'un droit douanier, en vertu du nouveau régime de droits, un expéditeur pourra, au besoin, utiliser un navire étranger à un coût tenant compte de sa situation économique.

Essentiellement, la politique du gouvernement en matière du cabotage vise donc à continuer de protéger dans une certaine mesure, la position de la marine marchande canadienne, mais de reconnaître que lorsqu'elle n'est pas adéquate pour un service donné, des navires de toutes les nations pourront effectuer du cabotage après le paiement d'un droit raisonnable, calculé à partir de l'utilisation prévue du navire, du type et de la quantité de cargaison transportée.

Au cours de discussions tenues avec les provinces les plus concernées par la question et avec l'industrie, un certain nombre de problèmes soulevés en rapport avec les dispositions du Bill C-61 sur le cabotage ont été résolus.

Essentiellement, les opposants au premier projet de loi s'objectaient au pouvoir discrétionnaire que la loi accordait à l'organisme de délivrance des permis pour déterminer, dans des cas particuliers, si des navires étrangers pourraient ou non effectuer du cabotage. Ils voulaient que des garanties et des exceptions soient précisées dans le texte de loi lui-même, désir qui sera respecté dans le nouveau projet de loi.

Les provinces et l'industrie souhaitaient aussi avoir l'assurance que le régime proposé serait moins coûteux pour les expéditeurs que le régime actuel, mais cette assurance ne peut être donnée comme une garantie positive pour des cas particuliers. Par contre, on peut dire que le coût d'utilisation d'un navire étranger, en vertu du système actuel, est arbitraire, sans rapport avec l'utilisation et la valeur marchande du navire. En comparaison, le système proposé dans le nouveau projet de loi est, du moins en partie, orienté en fonction du rendement financier de l'expéditeur lui-même et sera sans doute en moyenne moins coûteux.

Finalement, lors des discussions avec les provinces et avec l'industrie, on a souligné que si une faible proportion de la cargaison est à l'heure

L'objet du présent document est d'expliquer la politique fondamentale du gouvernement en matière de cabotage au Canada et de la préciser en mentionnant les dispositions majeures de la nouvelle loi. Cet exposé, espère-t-on, sera utile à toute partie intéressée désirant présenter les observations aux comités parlementaires après le dépôt du bill.

Pour comprendre le fondement de la politique de cabotage, il est nécessaire d'examiner brièvement le régime établi en vertu du British Commonwealth Merchant Shipping Agreement et figurant toujours dans la Partie XV de la Loi sur la marine marchande du Canada.

En vertu de ce régime, le cabotage au Canada, comme dans bien d'autres pays, a toujours été restreint dans une certaine mesure. Du fait que le Canada est membre du Commonwealth et, plus particulièrement, en raison des dispositions du Commonwealth Merchant Shipping Agreement, signé en 1931, l'interdiction d'utiliser des navires étrangers excluait les navires construits et immatriculés au sein du Commonwealth.

L'objet principal du Commonwealth Agreement, au moment de sa signature était, du point de vue du Canada, de protéger les droits des navires exploités depuis le Royaume-Uni et Terre-Neuve. Terre-Neuve était un signataire du Commonwealth Agreement tout comme le Royaume-Uni, l'Etat libre d'Irlande, l'Union sud-africaine, l'Inde, l'Australie, le Nouvelle-Zélande et le Canada. La protection des droits des navires immatriculés à Terre-Neuve n'est plus, bien entendu, nécessaire et l'Afrique du Sud n'est plus membre du Commonwealth.

Selon l'interprétation qui en a été faite depuis 1931, le Commonwealth Agreement accorde des avantages aux navires immatriculés dans tous les pays du Commonwealth, y compris ceux qui n'existaient pas en tant que nations distinctes au moment de la signature de l'entente. A cette époque, les colonies et les territoires représentés au sein du Commonwealth avaient peu ou pas de navires immatriculés pouvant effectuer du cabotage au Canada. A l'heure actuelle, bon nombre de ces pays du Commonwealth offrent des pavillons de complaisance et ont des flottes importantes.

En vertu du Commonwealth Agreement et de la Loi sur la marine marchande du Canada, les navires du Commonwealth peuvent effectuer du cabotage au Canada sans payer de droit. Les autres navires étrangers peuvent effectuer du cabotage en payant un droit fondé sur les droits douaniers. En fait, un grand nombre de navires battant le pavillon du Commonwealth et non couverts par l'esprit de l'entente originale, bénéficient donc d'un avantage financier potentiel par rapport aux autres navires étrangers et les navires de ces deux catégories ont un avantage économique dont les navires canadiens ne peuvent profiter.

PROJET DE LOI SUR LE CABOTAGE

EXPOSÉ DE POSITION

Depuis un certain nombre d'années, le gouvernement étudie l'utilité de proclamer une loi révisant la Partie XV de la Loi sur la marine marchande du Canada portant sur le cabotage au Canada.

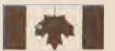
Vers la fin des années '60, M. Howard Darling a été chargé de préparer une étude sur cette question pour le gouvernement. Suite à son rapport, des discussions internes ont été tenues entre les ministères gouvernementaux intéressés et des discussions officielles ont eu lieu avec les provinces qui seraient le plus concernées par des modifications à la politique sur le cabotage.

En 1973, M. Jean Marchand, en qualité de ministre des Transports, a annoncé l'intention du gouvernement de mettre en oeuvre un programme concernant le cabotage. Après cette annonce, le Canada a abandonné certaines dispositions du British Commonwealth Merchant Shipping Agreement qui prévoyait un traitement semblable pour tous les navires de cabotage des divers pays du Commonwealth. Ce retrait n'a pas changé automatiquement la loi canadienne. Pour procéder à une telle révision, il devient nécessaire de réviser la Partie XV de la Loi sur la marine marchande du Canada.

En 1975, le gouvernement a déposé en Chambre le Bill C-61 dont l'objet principal était d'établir un nouveau Code maritime qui remplacerait éventuellement la Loi sur la marine marchande du Canada. Un certain nombre d'articles de ce projet de loi portaient sur le cabotage et abrogeait la Partie XV de la Loi sur la marine marchande du Canada tout en créant une nouvelle politique du cabotage au Canada.

A l'étape de l'étude du projet de loi en comités, il était clair que si toutes les parties intéressées s'entendaient sur les dispositions générales du Code, il y avait néanmoins divergence d'opinion quant à la politique contenue dans les articles du projet de loi portant sur le cabotage.

En raison de cette divergence, les dispositions sur le cabotage ont été retirées du Code maritime qui a été présentée de nouveau au cours de la présente session du Parlement sous le titre de Bill C-41. A la même époque, le ministre des Transports s'était engagé à tenir des discussions avec les provinces intéressées et le secteur industriel en prévision de l'introduction d'un projet de loi, nouveau et distinct, sur le cabotage. Ces discussions ont aidé à la rédaction d'un nouveau projet de loi qui sera bientôt déposé en Chambre. (Voir Annexe I pour un aperçu des dispositions sur le projet de loi sur le cabotage).

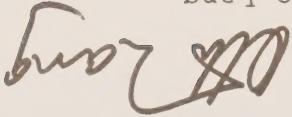


J'ai l'avantage de porter à votre attention l'exposé de position sous ce pli décrivant la politique et les intentions du Gouvernement à l'égard d'un nouveau projet de loi sur le cabotage au Canada.

Vous vous souviendrez que les premières modifications projetées sur le cabotage avaient été incorporées au Code maritime, déposé en Chambre lors de la dernière session sous le titre de Bill C-61, et que par la suite les dispositions sur le cabotage avaient été retirées du Bill en prévision de l'introduction d'un projet de loi, nouveau et distinct, sur le cabotage.

L'exposé de position traite des dispositions que je proposerais dans le nouveau projet de loi et explique la différence entre cette façon d'aborder le problème et celle qui inspirait le premier Bill. Les modifications opérées reflètent les préoccupations qui m'ont été exprimées lors de réunions avec mes homologues des provinces et sont le fruit de discussions approfondies tenues entre mes officiers, et ceux des provinces et du secteur industriel intéressés par le projet de loi. Cette forme de consultation s'est avérée des plus bénéfiques et je crois qu'il a été possible de répondre aux préoccupations exprimées sans altérer les objectifs fondamentaux de la politique sur le cabotage.

Votre tout dévoué,

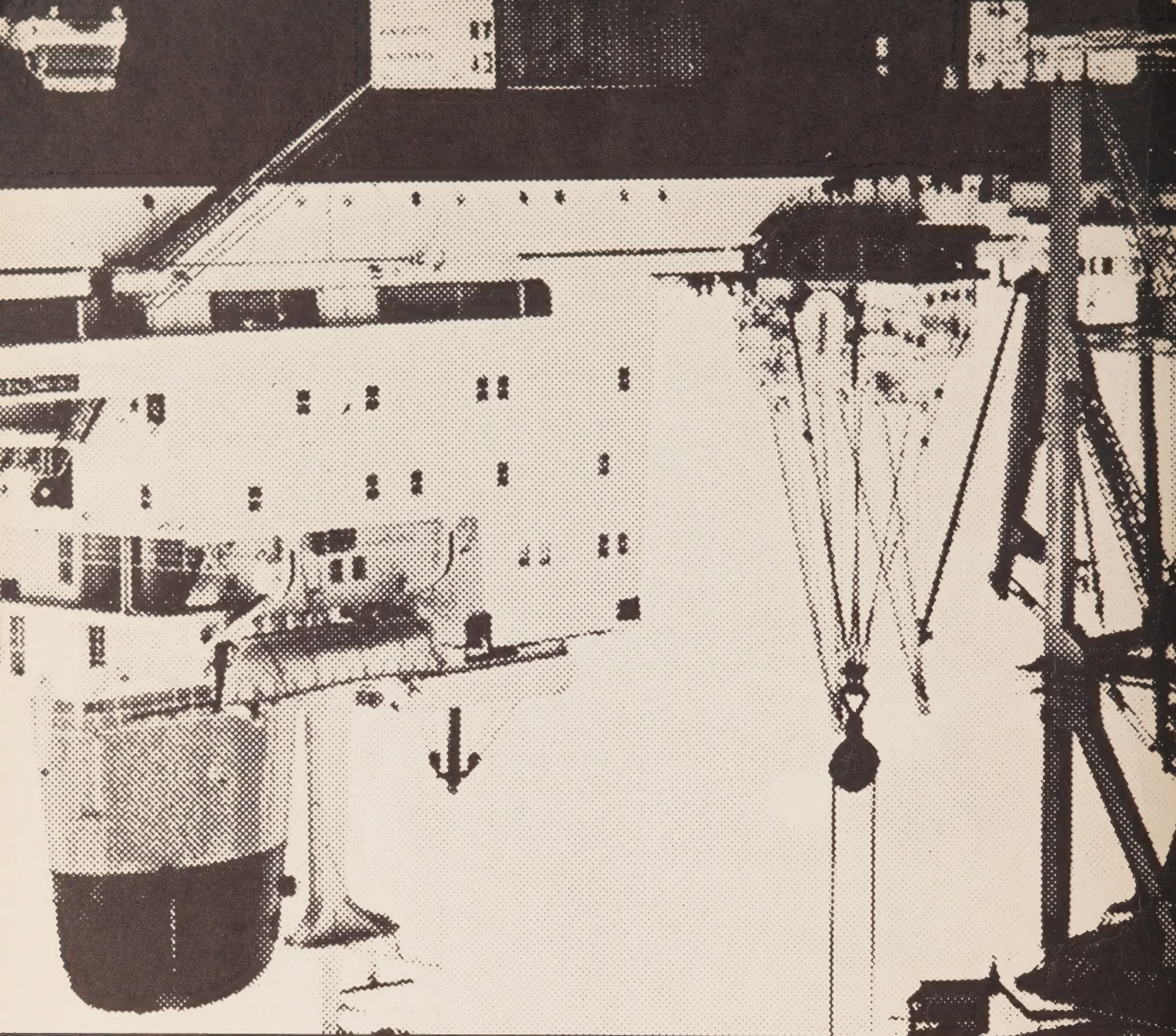

Otto Lang

Nº de catalogue T22-36/1977
ISBN 0-662-01032-9

Catalogue No. T22-36/1977
ISBN 0-662-01032-9

© Ministre des Approvisionnement et Services Canada 1977

© Minister of Supply and Services Canada 1977



1977

Exposé de position sur les répercussions
du Bill proposé sur le cabotage au Canada

LA LOI SUR LE CABOTAGE



Transports
Canada
Transport
Canada
Marine

TP 938F